

OBJ.: Cierra investigación del accidente  
de aviación que afectó al piloto  
comercial de helicóptero

EXENTA N° 01088 /

SANTIAGO, 14 DIC 2017

**RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL**

**VISTOS:**

- a) El accidente de aviación ocurrido el día 04 de agosto de 2017, el helicóptero marca Robinson, modelo R44 II, en el Aeródromo "Chicureo" (SCHC), Comuna de Colina, Región Metropolitana.
- b) La Resolución DGAC Exenta N° 0022, del 07 de agosto de 2017, que abre la investigación caratulada con el N° 1824SP.
- c) Las inspecciones y verificaciones realizadas a la aeronave y al lugar del suceso, por parte del Equipo Investigador.
- d) La licencia y hoja de vida del piloto al mando de la aeronave.
- e) Los certificados de aeronavegabilidad y matrícula de la aeronave.
- f) El historial de mantenimiento de la aeronave.
- g) Los relatos del piloto al mando, su acompañante, del representante legal de la empresa y un testigo.
- h) El Informe Técnico Operacional de la Dirección Meteorológica de Chile, respecto del lugar del accidente.
- i) El Informe Final e Informe Técnico de la investigación N° 1824SP.
- j) El expediente de la investigación.
- k) Lo dispuesto en los artículos 181 y siguiente del Código Aeronáutico; el artículo 3° letra r) de la Ley N° 16.752; el Reglamento de Investigación de Accidentes de Aviación DAR-13, la Ley N° 19.880 que Establece Bases de los Procedimientos Administrativos que rigen los actos de los Órganos de la Administración del Estado y demás normas citadas y aplicables.

**CONSIDERANDO:**

- a) Que, conforme al mérito de la investigación, ha quedado establecido que el día 04 de agosto de 2017, el piloto comercial de helicóptero, al mando del helicóptero marca Robinson, modelo R44 II, mientras se encontraba efectuando una maniobra de práctica de emergencia simulada (autorrotación) en el Aeródromo Chicureo (SCHC), comuna de Colina, Región Metropolitana, una de las palas del rotor principal impactó el cono de cola, aterrizando en el mismo aeródromo sin otras observaciones.
- b) Que, el piloto al mando mantenía vigente la licencia y habilitaciones requeridas para la operación de la aeronave, por lo cual no presentaban observaciones.

- c) Que, en el estado de mantenimiento, no se encontraron discrepancias en los diferentes sistemas de la aeronave, no siendo esto causa o un factor contribuyente al suceso investigado.
- d) Que, de acuerdo a lo declarado por el piloto al mando, mientras operaba la aeronave desde el asiento izquierdo, durante la práctica de una emergencia simulada (autorrotación) sobre la pista, al momento de realizar el flare y aterrizar el helicóptero, esta maniobra habría sido ejecutada de forma abrupta, es decir, habría realizado un movimiento brusco del cíclico, ocasionando que una de las palas del rotor principal impactara el cono de cola.
- e) Que, lo descrito en el punto anterior se encuentra en el manual de vuelo de la aeronave como "mast bumping", es decir, el límite de flapeo o movimiento vertical de las palas del rotor principal puede ser superado, hasta impactar el fuselaje del helicóptero.
- f) Que, del mismo modo el fabricante de la aeronave emitió una alerta de seguridad en el año 2016, donde señala que una de las condiciones para ocasionar que las palas del rotor principal impacten contra la aeronave es precisamente el movimiento brusco del colectivo.
- g) Que, el piloto al mando y su acompañante resultaron ilesos.
- h) Que, la aeronave resultó con daños en el cono de cola y el rotor principal.
- i) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

#### **RESUELVO:**

- 1) Declárase cerrada la investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1824SP, para determinar la causa y adoptar medidas tendientes a evitar su repetición, debiendo archivarse los antecedentes en el Departamento Prevención de Accidentes.
- 2) Declárase que la causa del accidente ocurrido el día 04 de agosto de 2017, que afectó al piloto comercial de helicóptero, al mando del helicóptero marca Robinson, modelo R44 II, fue efectuar un movimiento brusco del cíclico al momento de realizar el flare sobre la pista, impactando una de las palas del rotor principal contra el cono de cola.
- 3) El Departamento Prevención de Accidentes deberá:
  - Difundir el suceso investigado a través de la página web y otros medios institucionales, como asimismo, en actividades de prevención.
  - Informar acerca de los resultados de la investigación, a las partes involucradas.
- 4) El Departamento Seguridad Operacional deberá disponer que se deje constancia del suceso en la hoja de vida del piloto de transporte de línea aérea de avión y en la carpeta de la aeronave.
- 5) Las organizaciones internas de la DGAC deberán informar al Departamento Prevención de Accidentes, el cumplimiento a las disposiciones de la presente resolución en un plazo de 30 días. De requerirse más plazo, deberán indicar la fecha estimativa de término y finalmente, informar una vez cumplidas las disposiciones.
- 6) Conforme a lo establecido en el artículo 59 de la Ley N° 19.880 que Establece Bases de los Procedimientos Administrativos que rigen los actos de los Órganos de la Administración del Estado, los interesados disponen de un plazo de 05 días hábiles, a contar de la notificación de la presente resolución, para interponer por escrito un recurso de reposición o jerárquico en subsidio ante el Director General de Aeronáutica Civil.

- 7) El Informe Final de la investigación se encuentra a disposición de los interesados, quienes pueden requerir, a su costa, las copias que deseen en formato electrónico o impreso.

Anótese, notifíquese, publíquese y archívese.



**VÍCTOR VILLALOBOS COLLAO**  
General de Brigada Aérea (A)  
DIRECTOR GENERAL

DISTRIBUCIÓN:

- EJ. N° 1.-  
EJ. N° 2.-  
EJ. N° 3.- DGAC., Departamento Jurídico.  
EJ. N° 4.- DGAC., Depto. Seguridad Operacional.  
EJ. N° 5.- DGAC., DPA, Sección Prevención.  
EJ. N° 6.- DGAC., DPA, SIAA, Expediente N° 1824SP.  
EJ. N° 7.- DGAC., DPA, SIAA, Archivo (Resoluciones). ✓  
EJ. N° 8.- DGAC., Oficina Central de Partes.